

HENRIIKA WEISTE

Julkisen liikenteen suoritetilaston kehittäminen

ESISELVITYS



Henriika Weiste

Julkisen liikenteen suoritetilaston kehittäminen

Esiselvitys

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 30/2012

Liikennevirasto

Helsinki 2012

Kannen kuva: Liikenneviraston kuva-arkisto

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-175-7

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Henriika Weiste: Julkisen liikenteen suoritetilaston kehittäminen, esiselvitys. Liikennevirasto, liikennejärjestelmä-toimiala. Helsinki 2012. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 30/2012. 30 sivua. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-175-7.

Avainsanat: julkinen liikenne, joukkoliikenne, liikennemuoto, liikennetyyppi, liikennesuorite, henkilösuorite, henkilökilometri, matkustajamäärä, julkisen liikenteen rahoitus, matkakustannusten korvaukset, tilastoinnin kehittäminen

Tiivistelmä

Julkisen liikenteen suoritetilasto on jo 20 vuoden ajan tarjonnut kattavan kokonaisnäkemyksen julkisen liikenteen tilasta. Sen avulla on pystytty seuraamaan eri liikennemuotojen kehittymistä ja markkinaosuuksia. Tilasto on pysynyt sisällöltään ja ulkoasultaan lähes muuttumattomana. Katkeamattomia aikasarjoja voidaan pitää yhtenä suoritetilaston tärkeimmästä annista. Julkisen liikenteen suoritetilaston tilaajavastuun siirtyminen liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikennevirastolle yhdessä joukkoliikenteen järjestämistavan muuttumisen kanssa tarjoaa luontevan tilaisuuden tilaston uudistamiselle. Tilastoa pyritään kuitenkin uudistamaan maltillisesti, säilyttäen sen edelleen hyvin toimivat osat.

Tässä asiantuntijahaastatteluihin ja ryhmätyöskentelyyn pohjautuneessa selvityksessä julkisen liikenteen suoritetilastossa tiedon laadun ja sisällön *välttämättömiksi* kehittämistarpeiksi tunnistettiin

- kuntien kuljetuskustannuksia koskevan lähtötietokyselyn uudistaminen ja tiedon keräämisen nopeuttaminen
- linja-autoliikenteen keskimatkaa ja taksisuoritteita koskevien vanhojen tutkimusten uusiminen
- valtion eri hallinnonalojen ja Kelan sekä kuntien rahoituksen selkeämpi erottelu tilastossa
- liikennetyyppejä ja rahoitusta koskevien luokittelujen uusiminen uuden joukkoliikennelain mukaisiksi.

Haastateltavat kokivat, että julkisen liikenteen suoritetilasto on pienen asiantuntijaryhmän käytössä oleva luotettava ja kattava tilasto, jonka käyttö vaatii opettelua. Poliittisen päätöksenteon apuvälineeksi se ei sellaisenaan sovellu. Julkisen liikenteen suoritetilaston käyttöä ja hyödynnettävyyttä voidaan parantaa ainakin seuraavilla kehittämistoimilla

- julkaisu muutetaan sähköisiksi taulukoiksi, esitteeksi ja valmiiksi esittelykalvoiksi
- tilaston ilmestymisen yhteydessä julkaistaan tiivis asiantuntija-analyysi tuloksista
- tilastoon lisätään alueellista kaupunkiseutu- ja ELY-alueita koskevaa tietoa joukkoliikenteen rahoituksesta, liikenteen järjestämistavoista, suoritteesta sekä käyttäjämääriksi
- tilastoon lisätään vertailutietoa eri alueilla käytyjen tarjouskilpailujen tuloksista
- tilasto julkaistaan vuosittain
- tilaston uudistuksista kerätään käyttäjäpalautetta sekä tiedon toimittajilta että suoritetilaston käyttäjiltä.

Esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksesta julkisen liikenteen suoritetilastosta saadaan kiinnostavampi ja helppokäyttöisempi julkaisu. Tiedon laatu ja luettavuus paranee. Tavoitteena on, että jatkossa julkisen liikenteen suoritetilaston avulla voidaan seurata joukkoliikenteen järjestämistavan uudistamisen vaikutuksia, esimerkiksi palvelutason muutoksia. Julkisen liikenteen suoritetilasto muodostaa osan Liikenneviraston tilastotuotantoa ja yhdessä muiden liikennealan tilastojen kanssa se muodostaa kokonaiskuvan liikennejärjestelmän tilasta.

Henriika Weiste: Utvecklande av den offentliga trafikens prestationsstatistik, förundersökning. Trafikverket, trafiksystem. Helsingfors 2012. Trafikverkets undersökningar och utredningar 30/2012. 30 sidor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-175-7.

Nyckelord: kollektivtrafik, trafikform, trafiktyp, trafikprestation, personprestation, personkilometer, passagerarmängd finansiering av den offentliga trafiken, ersättning av resekostnaderna

Sammanfattning

Den offentliga trafikens prestationsstatistik har redan under 20 års tid gett en täckande helhetsbild av den offentliga trafiken. Med hjälp av statistiken har man kunnat följa utvecklingen inom olika trafikslag och deras marknadsandelar. Statistiken har till sitt innehåll och utseende bibehållits nästan oförändrad. En av de största behållningarna av prestationsstatistiken är de oavbrutna tidsserierna. Det faktum att beställaransvaret för den offentliga trafikens prestationsstatistik överförs från kommunikationsministeriet till Trafikverket samtidigt som kollektivtrafikens organisationssätt ändras innebär en naturlig möjlighet att förnya statistiken. Man försöker dock göra endast måttliga ändringar och bevara de delar av statistikföringen som fortfarande fungerar väl.

I den här utredningen, som baserar sig på intervjuer med sakkunniga och grupparbeten, har man identifierat följande *omedelbara* utvecklingsbehov gällande uppgifternas kvalitet och innehåll i den offentliga trafikens prestationsstatistik:

- begäran om ursprungsdata gällande kommunernas transportkostnader behöver förnyas och insamlingen av uppgifterna göras snabbare
- de gamla undersökningarna om den genomsnittliga reslängden i busstrafiken och taxiprestationerna behöver förnyas
- finansieringen från statens olika förvaltningsområden och FPA samt från kommunerna behöver särskiljas tydligare i statistiken
- klassificeringarna av trafiktyper och finansiering behöver förnyas så att de följer den nya kollektivtrafiklagen.

De intervjuade ansåg att den offentliga trafikens prestationsstatistik är en pålitlig och heltäckande statistik som används av en liten grupp sakkunniga och vars användning kräver övning. Som sådan lämpar den sig inte som verktyg för politiskt beslutsfattande. Användningen och nyttan av den offentliga trafikens prestationsstatistik skulle kunna förbättras genom åtminstone följande utvecklingsåtgärder:

- publikationen ändras till elektroniska tabeller, broschyrer och färdiga presentationsdior
- en kompakt sakkunniganalys av resultaten publiceras i samband med statistiken
- till statistiken läggs sådana uppgifter som gäller stadsregionerna och NTM-områdena i fråga om kollektivtrafikens finansiering, trafikens organisationssätt, prestation och användarantal
- till statistiken läggs jämförelseuppgifter om resultaten av offerttävlingarna som genomförts i olika områden
- statistiken publiceras årligen
- respons om den förnyade statistiken samlas in av dem som lämnar uppgifterna samt av prestationsstatistikens användare.

Om de föreslagna åtgärderna genomförs blir den offentliga trafikens prestationsstatistik en publikation som är intressantare och lättare att använda. Uppgifternas kvalitet och läsbarhet blir bättre. Målet är att man med hjälp av den offentliga trafikens prestationsstatistik ska kunna följa upp inverkan av kollektivtrafikens nya organisationssätt, till exempel förändringar i servicenivån. Den offentliga trafikens prestationsstatistik utgör en del av Trafikverkets statistikproduktion och tillsammans med den övriga statistiken inom trafikbranschen ger den en helhetsbild av trafiksystemet.

Henriika Weiste: Developing the public transport performance statistics, preliminary study. Finnish Transport Agency, Transport System. Helsinki 2012. Research reports of the Finnish Transport Agency 30/2012. 30 pages. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-175-7.

Keywords: public transport, collective transport, mode of transport, type of transport, transport performance, passenger performance, number of passengers, public transport funding, reimbursement of travel expenses

Summary

The public transport performance statistics have already for 20 years offered an extensive overall view of public transport. These statistics have been used to follow up the development and market shares of the different transport modes. The contents and layout of the statistics have remained virtually unchanged. One of the most important results provided by the performance statistics has been the unbroken time series. The contractor's obligations and liability for the performance statistics are being transferred from the Ministry of Transport and Communications to the Finnish Transport Agency. This together with the new organizational model for public transport offers a natural opportunity to improve the statistics. However, the aim is to make only moderate changes and preserve the parts that function well.

In this study, which is based on expert interviews and group work, the following *immediate* development needs regarding the quality and contents of the data in the public transport performance statistics have been identified:

- the request for initial data about the transport costs of municipalities has to be improved and the process of gathering data has to be speeded up
- the old surveys on the average journey length in bus traffic and taxi performances have to be renewed
- the funding from the different administrative branches of the state and Kela (the social insurance institution of Finland) as well as from the municipalities has to be more clearly separated in the statistics
- a new classification of transport types and funding in line with the new Public Transport Act is required

According to the interviewees, the public transport performance statistics are used by a small group of experts; the statistics are reliable and extensive and their use requires some training. The statistics are not as such suitable as a tool for political decision-making. The public transport performance statistics can be better used and utilized if at least the following measures are taken:

- the publication is changed into electronic tables, brochures and complete presentation slides
- a compact expert analysis of the results is published in connection with the statistics
- data regarding urban regions and the areas covered by the Centres for Economic Development, Transport and the Environment on public transport funding, traffic organisation, performance and number of users is added to the statistics
- reference data on the results of the competitive bidding which has taken place in different areas is added to the statistics
- the statistics are published every year
- feedback on the renewed statistics are collected from both data suppliers and users of the performance statistics

These measures would make the public transport performance statistics more interesting and user-friendly. The data quality and readability would also improve. The objective is that in future the public transport performance statistics will enable a follow-up of the effects of the new organizational model for public transport, for example changes in the service level. The public transport performance statistics are a part of the Finnish Transport Agency's statistics production and, together with the other statistics of the transport sector, they present an overall view of the current state of the transport system.

Esipuhe

Julkisen liikenteen suoritetilaston tilaajavastuu siirtyi liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikennevirastolle vuoden 2011 alusta. Liikenneviraston tarkoituksena on jatkaa hyviä käytäntöjä tilaston tuottamisessa sekä varmistaa tilaston jatkuvuus. Tilaston uudistamis- ja kehittämistarpeet nähtiin kuitenkin tarpeelliseksi selvittää. Selvitystyötä tehtiin yhteistyössä julkisen liikenteen suoritetilaston ohjausryhmän kanssa työn aikana järjestetyssä työpajassa sekä haastatteluissa. Julkisen liikenteen suoritetilaston kehittäminen on tarkoitus toteuttaa pitkäjänteisenä yhteistyönä Tilastokeskuksen ja muiden toimijoiden kanssa

Selvitystä ohjasi projektiryhmä, johon kuuluivat

Pietari Penttinsaari,	Liikennevirasto, selvityksen projektipäällikkö
Hannu Kuikka,	Liikennevirasto, projektiryhmän pj.
Marja Rosenberg,	Liikennevirasto
Jenni Eskola,	Liikennevirasto
Martin Johansson,	Liikennevirasto
Ossi Nurmi,	Tilastokeskus
Ritva Tikkanen,	Tilastokeskus
Satu Hyvärinen	ELY Uusimaa
Anne Vierimaa,	ELY Uusimaa

Konsulttina on toiminut Henriika Weiste, WayStep Consulting.

Helsingissä elokuussa 2012

Liikennevirasto
Liikennejärjestelmä-toimiala

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	8
1.1	Taustaa	8
1.2	Eri tahojen roolit tilaston tuottajana	8
1.3	Työn tavoitteet	9
1.4	Suunnitteluprosessin kuvaus	9
2	NYKYTILA	10
2.1	Tietojen kerääminen suoritetilastoon	10
2.1.1	Lakiperusta tietojen keräämiseen	10
2.1.2	Tietolähteet ja tietojen keräämistapa	10
2.1.3	Seitti-tiedonkeruu	13
2.2	Julkisen liikenteen suoritetilaston laatimisprosessi	13
2.3	Julkisen liikenteen suoritetilaston kehittämisen tavoitteet	14
3	KEHITTÄMISTARPEET JA -EHDOTUKSET	16
3.1	Tiedonkeruun kehittäminen	16
3.1.1	SEITTI-kysely	16
3.1.2	Muu tiedon kerääminen	17
3.2	Tiedon laadun kehittäminen	17
3.3	Sisällön kehittäminen	19
3.4	Suoritetilaston hyödynnettävyyden kehittäminen	22
3.5	Muita kehittämissuhteita	23
3.6	Yhteenveto ja toimenpiteiden toteuttamisjärjestys	24
3.7	Indikaattoreiden pohjaksi tarvittavia tietoja	26
4	JOHTOPÄÄTÖKSET JA JATKOTOIMENPITEET	27
4.1	Johtopäätökset esitetyjen uudistusten vaikutuksista	27
4.2	Jatkotoimenpiteet	29
	LÄHTEET	30

1 Johdanto

1.1 Taustaa

Suoritetilastoinnin tarkoituksena on tuottaa liikennepoliittista päätöksentekoa tukevaa tietoa sekä kotimaan henkilöliikenteen tarjonnan ja kysynnän volyymeista että julkisen vallan (valtio ja kunnat) rahoituksen vaikutuksesta.

Tilastoinnissa ovat mukana kotimaan henkilöliikenteestä rautatie-, raitiovaunu-, metro-, linja-auto-, taksi- ja lentoliikenne. Vesiliikenteestä on mukana vain Suomenlinnan lauttaliikenne. Henkilöautoliikenne on mukana koko henkilöliikenteen markkina-osuuksia tilastoitaessa.

Tilastossa on tarkasteltu sekä joukkoliikennettä että tilausliikennettä. Liikennejärjestelmien tarkastelussa on keskitytty puhtaasti liikennöintiin, joten liikennemuotojen toimintaan liittyvät infrastruktuurikustannukset sekä erilaiset joukkoliikenteen viranomaiskustannukset on jätetty tilastoinnin ulkopuolelle.

Tilastoitavia suoritteita ovat

- liikennevälineiden ajoneuvo- ja paikkakapasiteetti,
- liikennepalvelujen tarjonta ajoneuvo- ja paikkakilometreinä ja
- liikennepalvelujen kysyntä matkustajamäärinä ja henkilökilometreinä.

Julkishallinnon (valtio ja kunnat) rahoituksesta on tilastoitu

- rahan lähteet,
- liikenteen suoran rahoituksen kohdentaminen liikenteen tarjonnan lisäämiseksi ja kustannustason alentamiseksi sekä
- välillisen rahoituksen kohdentuminen eri liikennetyypeille

Julkisen liikenteen suoritetilaston avulla saadaan kattava kokonaisnäkemys julkisen liikenteen tilasta ja päästään seuraamaan eri liikennemuotojen kehittymistä ja markkinaosuuksia. Tilastoa on tuotettu jo 20 vuotta ja katkeamattomia aikasarjoja voidaan pitää yhtenä suoritetilaston tärkeimmistä anneista.

Julkisen liikenteen suoritetilasto on ilmestynyt kahden vuoden välein liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuna. Edellisen vuoden tietoja koskeva raportti julkaistaan seuraavan vuoden alkupuolella. Suoritetilaston välivuosina kootaan suppeampi, julkaisematon markkinakatsaus, joka on toimitettu lähinnä ohjausryhmän jäsenten käyttöön.

1.2 Eri tahojen roolit tilaston tuottajana

Julkisen liikenteen suoritetilaston tilaajavastuu siirtyi liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikennevirastolle vuoden 2012 alusta. Liikenneviraston tarkoituksena on jatkaa hyviä käytäntöjä sekä varmistaa tilaston jatkuvuus. Julkisen liikenteen suoritetilasto on osa Liikenneviraston tilastojen tuotantoprosessia. Liikenneviraston näkökulmina omiin tilastoihinsa ovat tilaston laatu sekä julkaisutapa ja jakelukanava.

Tilaston tuottamisesta on vastannut Tilastokeskus. Tilaston kokoamisen tukena on ollut asiantuntijoista koostunut ohjausryhmä, jossa ovat olleet edustettuina tärkeimmät tietojen toimittajat. Käytännössä ohjausryhmään ovat kuuluneet liikenne- ja viestintäministeriön, Helsingin seudun liikenteen, Paikallisliikenneliitto ry:n, Uudenmaan ELY-keskuksen, Linja-autoliiton, VR-Yhtymän, Liikenneviraston ja Tilastokeskuksen edustajat.

1.3 Työn tavoitteet

Tämän selvityksen tavoitteeksi asetettiin

- selvittää nykyinen julkisen liikenteen suoritetilaston kokoamisprosessi
- tehdä esityksiä prosessin kehittämiseksi
- tehdä esityksiä julkisen liikenteen suoritetilaston sisällön ja julkaisutavan kehittämiseksi
- tehdä ELY-keskusten Seitti-aineiston kokoamista ja sisältöä koskevia kehittämissuhteita.

Lähtökohtana on tilaston pitkäjänteinen ja asteittainen uudistaminen tarpeiden mukaan. Yksi keskeinen haaste on joukkoliikenteen järjestämistavan muuttuminen vuonna 2014. Tilaston aikasarjojen jatkuminen on turvattava muutoksen yli, koska julkisen liikenteen suoritetilaston on tärkeä väline muutosten onnistumisen arvioinnissa. Uudistusten lomassa tulee muutoinkin turvata aikasarja ja tuotettujen tietojen vertailtavuus.

1.4 Suunnitteluprosessin kuvaus

Työtä on ohjannut Liikenneviraston ja Tilastokeskuksen asiantuntijoista muodostettu projektiryhmä, joka kokoontui työn aikana kolme kertaa. Kokousten aiheina olivat nykytilanteen analyysi, kehittämistoimenpiteet sekä raportointi. Selvitystä on tehty laajassa vuorovaikutuksessa alan asiantuntijoiden kanssa. Työn alussa lähetettiin sähköpostikysely ELY-keskusten tietojen keräämisestä vastaaville henkilöille. Kyselyllä selvitettiin näkemyksiä Seitti-tiedonkeruun kehittämiseksi. Nykytilan kuvauksen valmistumisen jälkeen järjestettiin Julkisen liikenteen suoritetilaston ohjausryhmän ja projektiryhmän yhteinen työpaja, jossa pohdittiin suoritetilaston sisällön ja julkaisutavan kehittämistä. Kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisia lähestyttiin kyselytutkimuksella, jonka avulla selvitettiin julkisen liikenteen suoritetilaston käyttöä alueellisessa päätöksenteossa sekä tiedonkeruun ja tilastoinnin kehittämistarpeita. Lisäksi työn aikana haastateltiin erikseen tilaston käyttäjien edustajina Kuntaliiton, liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston, konsulttien ja liikenteenharjoittajien edustajia.

Selvitys on laadittu rinnakkain kahden muun Liikenneviraston selvityksen kanssa. Liikenneviraston joukkoliikenteen tietojärjestelmät -esiselvityksessä selvitetään mm. ELY-keskusten Vallu-järjestelmän tulevaisuutta. Tutkimus kaupunkiseutujen lippu- ja informaatiojärjestelmistä edistää valtakunnallista maksujärjestelmien yhteensopivuutta sekä selvittää myös pienemmille kaupunkiseuduille sopivia järjestelmiä. Selvitysten yhteistyönä järjestettiin mm. Vallu-järjestelmän käyttökoulutus konsulleille sekä laadittiin yhteinen kyselytutkimus kaupunkien joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille.

2 Nykytila

2.1 Tietojen kerääminen suoritetilastoon

2.1.1 Lakiperusta tietojen keräämiseen

Tilastolaki ohjaa tilastojen laadintaa. Tilastoihin tulee ensi sijassa käyttää muussa yhteydessä kerättyjä tietoja. Suurin osa tiedoista saadaankin erilaisista rekistereistä. Tiedonantajilta kerätään vain ne välttämättömät tiedot, joita ei saada muualta. Valtion viranomaisilla on yleinen tiedonantovelvollisuus hallussaan olevista tiedoista. Yrityksillä, kunnallisilla organisaatioilla ja voittoa tavoittelemattomilla yhteisöillä on velvollisuus antaa tietoa laissa erikseen määritellyissä asioissa.

Joukkoliikennelain 57 §:n mukaan liikenteenharjoittajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa liikenne- ja viestintäministeriölle harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä talouttaan koskevia tietoja tilastointia ja tutkimusta sekä valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelyä varten. Liikenteenharjoittajalla on velvollisuus luovuttaa laissa erikseen määritettyjä tietoja myös joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille.

Taksiluvan haltijalla on Taksiliikennelain 5 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen pyynnöstä velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa sille tieto vuotuisesta liikevaihdostaan ja ajokilometrien määrästä samoin kuin liikenneluvan myöntämisen ja peruuttamisen sekä liikenteen valvonnan kannalta tarpeellisia tietoja.

2.1.2 Tietolähteet ja tietojen keräämistapa

Julkisen liikenteen suoritetilasto perustuu nykyisin noin 50 eri tietolähteeseen. Tietoa kerätään julkaisuista kuten vuosikertomuksista ja Tilastokeskuksen liikennetilastollisesta vuosikirjasta sekä sähköpostitiedusteluin eri tahojen kanssa sovituilta yhdyshenkilöiltä.

Rautatieliikenteen tilastot saadaan VR-Yhtymä Oy:ltä valmiiksi tilastoituna. HSL:n alueella henkilökilometrit lasketaan kertomalla VR:n ilmoittamat matkustajamäärät lippulajitutkimuksen mukaisella HSL:n junaliikenteen keskimatkan pituudella. Rautateiden lähiliikenteessä tilastoidaan toteutuneet joukkoliikennevälineeseen nousseet matkustajat ja vastaavat henkilökilometrit. Kaukoliikenteessä matkustajien lukumäärät saadaan myydyistä lipuista, joten pienet lapset, vapaalippulaiset ja eräät kansainvälisillä lipuilla (esim. Interrail) tehtävät matkat jäävät ulkopuolelle. Matkojen lukumäärää laskettaessa on huomattava, että junan vaihdon sisältävä matka kaukojunaliikenteessä lasketaan yhdeksi matkaksi. Vaihdollisia matkoja arvioidaan olevan 10–15 prosenttia.

Raitiovaunu- ja metrolinnoituksen tiedot saadaan Helsingin seudun liikenteeltä (HSL). Raitiovaunujen suoritetiedot perustuvat otostietoihin ja metron suoritetiedot perustuvat automaattisista laskureista kerättyihin tietoihin. HSL:n liikenteessä tilastoidaan toteutuneet joukkoliikennevälineeseen nousseet matkustajat ja vastaavat henkilökilometrit. Vaihdolliset matkat tilastoituvat kahtena (tai useampana) matkana vaihto-

jen määrän mukaan. Tämä ei kuitenkaan vaikuta tilastoinnin tarkkuuteen. Paikkakilometrit perustuvat HSL:n suunnitteluohjeen mukaisiin paikkamäärämitoituksiin.

Bussiyritysten linja- ja tilausliikenteen kapasiteettitiedot, ajoneuvokilometrit ja matkustajamäärät saadaan Linja-autoliitolta (LAL) ja siihen kuulumattomien yritysten osalta Tilastokeskuksen Linja-autojen tilinpäätöstilastosta. Tilinpäätöstilastoon vastanneiden LAL:oon kuulumattomien yritysten tiedot on ensin korotettu veroaineistosta saatavien liikevaihtotietojen perusteella vastaamaan kaikkia LAL:oon kuulumattomia yrityksiä ja sitten lisätty tilaston kapasiteetteihin ja suoritteisiin.

Valtaosa suurten kaupunkien bussiyrityksiltä ostamasta sopimusliikenteestä (Helsingin, Espoon, Kauniaisten, Vantaan, Turun ja Tampereen sisäisen liikenne sekä pääkaupunkiseudun seutuliikenne) sisältyy myös Linja-autoliiton tilastoon ja päällekkäisyys on poistettu käyttämällä sopimusliikenteen osalta vain liikenteen ostajilta (HSL sekä Turku ja Tampere) saatuja tilastotietoja. Seutuliikenteen rahoitustietoja kerätään suoraan ELY-keskuksilta. Linja-autoliikenteessä tilastoidaan toteutuneet joukko-liikennevälineeseen nousseet matkustajat ja vastaavat henkilökilometrit. Henkilökilometrit on laskettu keskimatkatutkimuksen "Linja-autoliikenteen keskimatkan pituus" pohjalta. Vaihdollisen matkan eri osat tilastoidaan erikseen (kaksi tai useampia matkoja).

Taksiliikenteen ajoneuvokapasiteetti perustuu ELY-keskusten ilmoittamiin taksilupien kokonaismääriin. Taksien ajokilometrit perustuvat taksiluvanhaltijoiden ELY-keskuksille ilmoittamiin ammattiajokilometreihin. Taksien kokonaisajokilometreistä vähennetään huolto- ja siirtoajon osuus ja saadaan tuottavat ajokilometrit (tai ammattiajokilometrit). Taksien liikennetyypeille muu joukko-liikenne ja säännöllinen tilausliikenne kohdistuva suorite arvioidaan ajokilometrien muutoksen, opetustoimen peruskoulujen kuljetuskustannusten muutoksen ja taksien taksan muutoksen avulla. Laskennan perusvuosi on 1995, jolloin tehtiin taksiliikenteen suoritettututkimus². Sitten taksien kokonaisajosuoritteesta vähennetään edellä mainitut liikennetyypit ja saadaan taksien muu (eli "tavallinen") tilausliikenne. Ajokilometreistä saadaan paikkakilometrit kertomalla yhden taksin keskimääräisellä matkustajapaikkamäärällä.

Lentoliikenteen suoritettiedot saadaan Finavian Lentoliikennetilastosta ja sitä täydentävistä taulukoista. Lentoliikenteen aikasarjaan sisältyvät kaikki merkittävät kotimaan liikennettä lentäneet lentoyhtiöt. Kotimaan tilausliikennettä ei erikseen tilastoida ja se on esitetty osana tavallista lentoliikennettä. Lentoliikenteessä vaihdollinen matka tilastoituu yhtenä matkana jos reittinumero pysyy samana (yksi lippu koko matkalle). Sen sijaan koneen vaihdot, joilla kummallekin lennolle tulee oma lippunsa, tilastoidaan kahtena matkana. Vapaaliput tms. eivät ole mukana lentoliikenteen tilastoissa. Taulukossa 1 on esitetty yhteenveto kapasiteetti, suorite- ja rahoitustietojen lähteistä.

¹ Linja-autoliikenteen keskimatkan pituus, LVM 37/94

² Taksien henkilösuoritettututkimus, LVM 1995

Taulukko 1. Kapasiteetti, suorite- ja rahoitustietojen tiedon lähteet tilastovuonna 2009.

Tiedon lähde	Kulkuväline	Kapasiteetti	Suorite	Rahoitus
HKL	Metro, ratikka, SL lautta	X	X	
VR	Juna	X	X	X
Finnair	Lento	X		X
FinnComm	Lento	X		X
Blue1	Lento	X		X
Finnavia	Lento		X	
LAL	Bussi	X	X	X
HSL (YTV)	Bussi	X	X	X
TUKL	Bussi	X	X	X
TreKL	Bussi	X	X	X
Tilastokeskus	Bussi (LAL:n kuulumat- tomat yritykset), taksi	X	X	X
ELY-keskukset	Taksi		X	
Opetustoimi	Taksi, bussi			X
Kela	Usea (matkakorvaukset)			X
LVM	Lento, juna, bussi			X
Liikennevirasto	Usea (jl:n rahoitus)			X
Puolustusministeriö	Bussi			X
Uudenmaan ELY	Bussit, taksit			X (seitti)

Tietojen keräämisen aikataulu etenee niin, että loppukeväästä ja alkukesästä lähetetään suoritetta ja kapasiteettia koskevat tietopyynnot eri tahoille. Rahoitustietoja päästään keräämään vasta marras-joulukuussa. Taulukossa 2 on esitetty rahoitustietojen tiedon lähteet.

Taulukko 2. Rahoitustietojen tiedon lähteet

Rahoittaja	Tarjontaan vaikuttava rahoitus	Kysyntään vaikuttava rahoitus
LVM	LVM:n tilastot	
Liikennevirasto	Liikenneviraston tilastot	
ELY-keskukset	ELYjen tilastot	ELYjen tilastot
Opetustoimi	Kuntien tilastot, erillisselvitykset	Kelan tilastot
Sosiaali- ja terveystoimi	Kuntien tilastot, erillisselvitykset	Kelan tilastot
Puolustusministeriö	Pääesikunnan tilastot	Pääesikunnan tilastot
Työ- ja elinkeino- ministeriö		Työ- ja elinkeinoministeriön tilastot
Suuret kaupungit	HSL, Tampereen joukkoliikenne, Turun joukkoliikennelautakunta	HKL, HSL, Tampereen joukko- liikenne, Turun joukkoliikenne- lautakunta
Muut kunnat	Kuntien tilastot, erillisselvitykset	Erillisselvitykset

2.1.3 Seitti-tiedonkeruu

Vuodesta 2003 alkaen kuntien kuljetuskustannustiedot on kerätty SEITTI-kyselyn yhteydessä. ELYt keräävät tiedot pääosin vuosittain. Tietojen keräämistapa vaihtelee. Tietoja kerätään sähköpostilla, webropol-kyselynä ja postitse. Kyselylomake on pääsääntöisesti yhteneväinen, mutta kyselyn aikatauluissa on pieniä eroja. Tiedot pyydetään yleensä kesällä, vastaukset tulevat syksyn aikana ja yhteenveto laaditaan alkutalvesta. Kyselyyn vastaaminen edellyttää kunnassa usean henkilön työpanosta, koska tiedot avoimesta joukkoliikenteestä, koulukuljetuksista ja sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksista toimittaa yleensä eri henkilö.

Valtakunnallisesti kattavien tietojen saaminen on ollut haasteellista. Kuntien vastausaktiivisuus heikentynyt usealla ELY-alueella. Esimerkiksi vuodelta 2009 oli käytössä kuljetuskustannustiedot vain noin 32 prosentista kuntia. Puuttuvia tietoja korvataan tilastoa varten aiempien vuosien tiedoilla keskimääräisestä kustannuskehityksestä johdettuja korotuskertoimia käyttäen. ELYt ovat keränneet kuljetuskustannustietoja vaihtelevilla aikatauluilla, osa vuosittain, osa harvemmin. Liikenneviraston ja ELY-keskuksen tulossopimuksissa ei ole velvoitetta tietojen toimittamisesta.

SEITTI-kyselyssä on ollut myös aikatauluun ja tietojen oikeellisuuteen liittyviä ongelmia. Kuntien kuljetuskustannustiedot ovat käytettävissä tilastointiin vasta tilastovuotta seuraavan vuoden lopulla, ja tämä osaltaan hidastaa suoritetilaston julkaisun aikataulua. Tietopyynnön sisällössä on ollut myös kuntakohtaisia tulkintaeroja. Muita SEITTI-kyselyyn liittyviä ongelmia ovat tiedon toimittavien henkilöiden vaihtuminen kunnissa, jolloin tiedoissa voi olla vuosittain suuria eroja ilman perusteita, brutto/netto epäselvyydet vastauksissa sekä kuntayhtymien järjestämät terveydenhuollon kuljetukset, jotka jäävät kyselyn ulkopuolelle.

Opetustoimen kuljetuskustannuksia selvitetään myös kuntien toiminta- ja taloustilastoon liittyvässä kyselyssä. Tietojen kerääminen ei ole kuitenkaan päällekkäistä, koska toiminta- ja taloustilastoon ilmoitetaan vain kuljetuskustannusten kokonaismäärä, ja kokonaismäärä sisältää myös esimerkiksi opettajien matkakulut ja majoituskuluja.

2.2 Julkisen liikenteen suoritetilaston laatimisprosessi

Suoritetilaston laatiminen käynnistyy vuoden vaihteessa, jolloin päästään ensimmäisenä pyytämään metro- ja raitiovaunuliikenteen tietoja. Muilta osin tiedonkeruu käynnistyy vasta loppukeväästä ja kesällä, jolloin tietoja pyydetään sähköpostitse yhteyshenkilöiltä. Kesän aikana Tilastokeskus hakee tietoja vuosikertomuksista sitä mukaa, kun ne valmistuvat. Taksitiedot saadaan syksyllä ELY-keskuksilta. Viimeisimpinä kerätään kuntien kuljetuskustannuksiin liittyvät tiedot, jotka on saatu vasta aivan loppuvuodesta. Tilaston laatijien kokemus on, että tietojen keräämisen ja tarkistamisen on tapahduttava manuaalisesti, vaikka tiedon toimittajat ovat rutinoituneita. Käytännössä täytettävänä on erittäin laaja taulukko, johon osa tiedoista saadaan suoraan ja osa vaatii välilaskentaa. Tietojen validointi tapahtuu tietojen syöttämisen yhteydessä. Käytännössä Tilastokeskuksessa työstä vastaa yksi henkilö, joka tekee yhteistyötä muiden tilastoammattilaisten kanssa.

Imputoinnilla korvataan muuttujien puuttuvat tai virheelliseksi havaitut arvot hyväksyttävillä arvoilla. Imputointi tapahtuu tilastollisen editoinnin yhteydessä. Imputointia on jouduttu tekemään vain kuntien kuljetuskustannusten osalta. Imputoidut arvot on konstruoitu päättelämällä joko aikaisemmasta arvosta tai etsimällä asukastiheyden mukaan vastaava kunta.

Päättelyä on vaatinut myös esimerkiksi valtion rahoituksen jakaminen liikennetyypeittäin. Tässä työssä on hyödynnetty asiantuntija-arvioita. Jakoperuste on pidetty samankaltaisena useita vuosia ja onkin nähtävissä, että lähiaikoina jakoperusteita joudutaan tarkentamaan uusilla asiantuntija-arvioilla.

Julkisen liikenteen suoritetilaston laadintaa ohjaa noin kolme kertaa vuodessa koontuva ohjausryhmä, jonka vuosikello on pääpiirteittäin seuraava:

- ensimmäinen kokous ennen kesälomia: katsotaan muutostarpeet ja käydään lähetekeskustelu
- toinen kokous loka-marraskuussa: suoritetiedot luonnoksena, käsitellään mahdolliset ongelmat,
- kolmas kokous: tammikuussa koko tilaston läpikäynti ja tarkistaminen

Julkisen liikenteen suoritetilaston rakenne ja taulukkopohjat ovat pysyneet lähes muuttumattomina. Tiedon toimittajia on muutettu niin, että tieto on otettu aina parhaasta mahdollisesta käytettävissä olevasta lähteestä. Ohjausryhmän avulla on varmistettu toimialan muutoksista johtuvien välttämättömien muutosten tekeminen tilastoon. Tilasto julkaistaan noin 14 kuukautta tilastovuoden päättymisen jälkeen.

2.3 Julkisen liikenteen suoritetilaston kehittämisen tavoitteet

Joukkoliikenteen julkisen rahoitusjärjestelmän uudistamista pohtinut liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä³ ehdotti jo vuonna 2009, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää mahdollisimman pian joukkoliikenteen tilastoinnin uudistamistyön. Tällöin tavoitteeksi asetettiin tilasto, josta saa mahdollisimman helposti alueellisen ja valtakunnallisen kokonaisnäkemyksen joukkoliikenteen suoritteista ja rahoituksesta sekä siitä miten ne jakautuvat yksityisen ja julkisen sektorin kesken. Samalla tilastoinnin käsitteet tulisi yhtenäistää ja ajanmukaistaa. Tilaston tulisi mahdollistaa myös alueiden välinen vertailu.

Tämän selvityksen yhteydessä julkisen liikenteen suoritetilaston kehittämisen tavoitteista ovat korostuneet tiedon laadun parantaminen, terminologian selkeyttäminen ja hyödynnettävyyden parantaminen. Tavoitteena on saada Julkisen liikenteen suoritetilastosta entistä luotettavampi ja tuoreempia tietoja sisältävä suunnittelun ja päätöksenteon apuväline. Tavoitteena on myös parantaa tilaston luettavuutta, yksinkertaistaa taulukoita ja kehittää havainnollisia aikasarjojen kuvaajia. Hyvään tilastointiin kuuluu, että jatkuvuus turvataan ja epäjatkuvuuskohtia pyritään välttämään. Tietolähteet muuttuvat, mutta pyrkimyksenä on hyödyntää aina parasta lähdettä. Tärkeää on myös pysyä mukana alalla tapahtuvassa muutoksessa.

³ LVM: Joukkoliikenteen julkisen rahoitusjärjestelmän uudistaminen. Työryhmän mietintö 49/2009

Hyödynnettävyyttä voidaan parantaa sisältöä ja julkaisutapaa kehittämällä. Tavoitetilassa julkisen liikenteen suoritetilasto muodostuisi jatkuvasti päivittyvästä tietokanta-aineistosta ja vuosittain laadittavasta esitteestä. Jakelu tapahtuisi sähköisesti ja tilastosta tiedotettaisiin kohdennetusti. Tilastoa kehitettäisiin jatkuvasti vuorovaikutteisesti tietojen toimittajien ja tilaston käyttäjien kanssa, ja käyttäjäpalautteen kerääminen kuuluisi osana julkisen liikenteen suoritetilaston laatimisprosessiin.

Tilaston uudistamiseen liittyy joitakin merkittäviä riskejä, jotka on syytä tiedostaa. Näistä merkittävin on aikajanan katkeaminen. Uudistamista tulee tehdä niin maltillisesti, että aikasarjat saadaan jatkumaan. Erityisen merkittävää tämä on liikenteen järjestämistavan muuttuessa kesällä 2014. Tällöin tulee huolehtia siitä, että jollakin tapaa pystytään vertailemaan ennen- ja jälkeen tilannetta, vaikka esimerkiksi liikenteen luokittelua jouduttaneen muuttamaan. Muut riskit liittyvät tiedonkeruuseen, ja erityisesti kuntien kuljetuskustannustietojen ja lentoliikenteen tietojen saamiseen. Tavoitetilassa kuntien joukkoliikenteen ja kuljetuskustannustietojen saaminen tapahtuisi kuntien henkilökuljetusten yhteistyön kautta niin, että tiedot saadaan yhdestä lähteestä kunnissa.

3 Kehittämistarpeet ja -ehdotukset

3.1 Tiedonkeruun kehittäminen

3.1.1 SEITTI-kysely

SEITTI-kyselyä on välttämätöntä kehittää. Kyselylomake tulee päivittää sekä sisällöltään että ohjeistukseltaan. Terveystoimen kuljetuskustannuksia koskeva kysymys kannattaa jättää pois kokonaan, koska nykyisessä kyselyssä kuntayhtymien maksamat henkilökuljetukset jäävät kokonaan pois. Kyselyssä olisi selkeintä keskittyä pelkästään henkilökuljetuksiin. Ruokapalvelukuljetuksista ei kannatta kysyä, ellei tiedolla ole muuta käyttöä, eikä muitakaan kuntalogistiikan kustannuksia selvitetä. Muutoin nykyiset kysymykset ovat tarpeellisia. Palveluliikenteen kustannuksia tulee kysyä myös sosiaalitoimilta, koska osassa kuntia sosiaalitoimi osallistuu rahoitukseen. Opetustoimilta tulee kysyä selkeästi myös liikennepalveluiden ostoista. Kysymysten asettelua ja pyydetyn tiedon kuvausta (esim. netto/brutto) tulee selkeyttää. Joukkoliikenteen järjestämistavan muuttuessa joukkoliikenne-osion kysymysten asettelua tulee muuttaa niin, että kyselystä selviää rahoitus eri tavoin järjestetyille liikenteelle. Tämän raportin liitteessä 1 on ehdotus kyselylomakkeen uudistamisesta.

Liikenneviraston tulee ohjeistaa ELYjä tietojen keräämisessä. Tietojen keräämistapa ja aikataulu tulee olla yhtenäinen kaikilla alueilla. Tässä tutkimuksessa tehdyn kyselytutkimuksen vastausten perusteella kuntien edustajat pitävät sähköistä kyselymuotoa parhaana. Jos julkisen liikenteen suoritetilasto julkaistaan vuosittain, tulisi myös SEITTI-kysely toteuttaa vuosittain. Kyselyyn vastanneet kuntien edustajat toivat esille, että kuljetuskustannukset ovat kunnissa tiedossa viimeistään huhtikuussa, joten niihin liittyvää kyselyä ei kannata venyttää kesään tai alkusyksyyn.

Tietojen toimittaminen kunnille olisi palkitsevaa, jos kunnat saisivat käyttöön valmiita kuntien välisiä vertailuja vastausten pohjalta. Tietojen analysointiin tulee panostaa ja tuottaa myös kuntakohtaista vertailutietoa SEITTI-kyselyn pohjalta (julkisen liikenteen suoritetilaston ulkopuolella). Tulevaisuudessa SEITTI-kysely tulee kehittää kokonaan sähköiseksi järjestelmäksi, johon kunnat voisivat päivittää omat tietonsa, tarkastella edellisten vuosien tietoja sekä tehdä vertailuja toisten kuntien kanssa.

Kuntien kuljetuskustannustiedot ovat tärkeässä asemassa myös avoimen joukkoliikenteen vertailuja tehtäessä, koska osaltaan ne kuvaavat avoimen joukkoliikenteen palvelutasoa ja palvelutason muutoksia. Jos SEITTI-kyselyn laatua ja vastausaktiivisuutta ei saada parannettua ohjeistusten ja kyselypalautteen avulla, on tietojen toimittamisesta tehtävä lakisääteistä tai sidottava myös opetustoimen ja sosiaalitoimen kustannustietojen toimittaminen joukkoliikenteen valtionapuun.

Tässä tutkimuksessa selvitettiin SEITTI-kyselyn mahdollisia päällekkäisyyksiä muun tiedon keräämisen kassa, eikä varsinaisia päällekkäisyyksiä löytynyt. Yhtymäkohta on Tilastokeskuksen kuntien talous- ja toimintakyselyyn, jossa kysytään esiopetuksen ja perusopetuksen kuljetuskustannuksia kokonaisuutena. Riittävän tarkkojen kuljetuskustannustietojen selvittäminen edellyttäisi kokonaan uuden kysymyssivun liittämistä tähän kyselyyn, joten on perusteltua kehittää SEITTI-kyselyä edelleen erillisenä kyselynä.

Tämän selvityksen esityksenä on terveystoimen kuljetuskustannusten jättäminen pois SEITTI-kyselystä. Kuntien ja kuntayhtymien terveystoimen kuljetuskustannusten tilastointitapa joudutaan miettimään uudestaan, jos terveystoimen kuljetuskustannuksia ei enää kysytä SEITTI-kyselyssä.

3.1.2 Muu tiedon kerääminen

Hyvään tilastointiin kuuluu, että vältetään päällekkäistä tiedonkeruuta. Tehdyissä haastatteluissa ja kyselyissä tuli ilmi, että lentoliikenteessä Tilastokeskus kysyy osin samoja tietoja useampaan kertaan. Asia tulee tarkistaa ja tarvittaessa yhdistää Tilastokeskuksen tietopyynnöt.

Halpalentoyhtiöiltä kerättävien tietojen saamisessa on ongelmia. Samoin nykyisin osin myös kotimaisten lentoyhtiöiden tilastoinnissa on suoritetilaston kannalta puutteita. Haasteena on mm. erotella kotimaahan kohdentuva liikevaihto ja matkustajamäärä. Tiedot ovat tärkeitä vertailtaessa esimerkiksi juna- ja lentoliikenteen markkinaosuuksien kehitystä. Nykyisin tietoja saadaan kotimaassa merkittävilta suomalaisilta lentoyhtiöiltä suoraan kysymällä. Tilastoinnin näkökulmasta olisikin tarpeen kehittää yhteistyömalleja tai lainsäädäntöä niin, että tarvittavat tiedot pystytään keräämään.

Taksiliikenteen tiedot julkisen liikenteen suoritetilastoon kerätään ELY-keskuksista. Tietojen kerääminen on Tilastokeskukselle työlästä, koska tiedot joudutaan pyytämään jokaisesta ELY-keskuksesta erikseen. ELY-keskukset keräävät tiedot takseilta, koska tietojen pyytäminen kuuluu ELY-keskuksen valvontatehtäviin ja velvoite tietojen toimittamiseen on kirjattu lupaehtoihin. Taksitiedot pyydetään vuosittain tammi-kuun loppuun mennessä ja karhutaan noin toukokuussa. Tiedot saadaan koottua syyskuussa. Takseille osoitettu tietopyyntö koskee liikevaihtoa ja ammattiajon ajokilometrejä. ELY-keskuksilla ei ole tarvetta tehdä alueittain kootuista tiedoista valtakunnallista yhteenvedoa, joten ainakin toistaiseksi suoritetilaston laatija joutuu keräämään taksitiedot useasta lähteestä. Taksiliitolla ei ole valtakunnallista tilastointia, mutta välityskeskusten toimintaa seurataan neljännesvuosittain päivitettävällä otostilastoinnilla. Välityskeskusten tietojen avulla pystytään seuraamaan kysynnän trendiä.

3.2 Tiedon laadun kehittäminen

Julkisen liikenteen suoritetilaston tiedon laatu on korkeatasoista erityisesti kokonaisuutta tarkasteltaessa. Lähtötietoihin liittyy kuitenkin joitakin heikkouksia, jotka ainakin osin on mahdollista poistaa. Näistä tärkeimpiä ovat kuntien kuljetuskustannustietojen saaminen ja tietojen oikeellisuus, valtion rahoitustietoihin liittyvät arvionvaraiset jakoperusteet sekä linja-auto- ja taksiliikenteen suoritteiden arvioinnissa käytetyt liian vanhat perustutkimukset.

Linja-autoliikenteen keskimatkan pituustutkimus on peräisin vuodelta 1993 (Linja-autoliikenteen keskimatkan pituus, liikenneministeriön julkaisuja 37/94). Julkaisussa todetaan, että silloinen perusarvo olisi ylläpidettävissä muutamia vuosia raportissa esitettyjen laskentakaavojen avulla. Laskentakaavoja ei ole kuitenkaan käytetty, vaan edelleen on käytössä vuoden 1993 perusluku. Keskimatkan pituuksia käytetään henkilökilometrien laskennassa matkustajamääristä. Matkahuollolta Julkisen liikenteen suoritetilaston laatimisen yhteydessä vuonna 2011 saadun selvityksen mukaan aina-

kin liikennetyypin muu joukkoliikenne keskimatka näyttäisi edelleen pitävän paikkansa. Vuoden 2003–2004 Henkilöliikennetutkimuksen aineiston (pienehkö määrä havaintoja) mukaan suurta eroa ei näyttäisi olevan muissakaan liikennetyypeissä. Auto- ja maattisista rahastusjärjestelmistä ei vielä ole suoraan saatavissa luotettavia liikennetyyppikohtaisia keskimatkan pituustietoja, koska niihin ei ole rakennettu tarvittavia raportointityökaluja. Keskimatkan pituustutkimus on syytä joka tapauksessa päivittää. Tutkimus kannattaa päivittää heti, mutta päivityksen yhteydessä tulee ottaa huomioon liikennetyyppien mahdollinen muuttuminen joukkoliikenteen toimivaltaitten viranomaisalueitten muuttuessa. Asiaa on käsitelty tämän raportin luvussa 3.3.

Taksiliikenteen suoritteiden jaottelu liikennetyypeille on peräisin liikenneministeriön taksiliikenteen suoritettututkimuksesta toukokuulta 1995. Tutkimuksesta selviää taksien tuottamattoman ajon osuus, keskimääräinen matkustajamäärä, henkilö-km-suorite per kyyti sekä kyydin ja matkustajan keskimatka. Näitä kaikkia tarvitaan laskettaessa taksien liikennetyypeittaiset suoritteet kokonaisajokilometreistä. Tutkimus tulee päivittää mahdollisimman pian.

Valtion rahoituksen puolella suoritetilastossa on käytössä joitakin arvionvaraisia jakoperusteita, joita tulisi tarkentaa. Rahoituksen kokonaismäärä tiedetään luotettavasti, mutta kohdentamisessa on epätarkkuuksia ja arvioita. Suoritetilaston uudistamisen yhteydessä tulisi käydä läpi valtion rahoitukseen liittyvät arvionvaraiset jakoperusteet ja tarkistaa asiantuntija-arvioiden pohja. Mikäli arvioita joudutaan edelleen käyttämään, tulisi niiden perusteet kirjata suoritetilaston julkaisuun näkyviin. Esimerkiksi Kelan kuljetuksissa kokonaisuutena luvut ovat olleet oikein, mutta esim. maaseutu/kaupunkijaottelua on jouduttu arvioimaan. Nykyisin kuitenkin Kelan tilastoista luvut saadaan kunnittain.

Palveluliikenteen tietoja suoritetilastossa tulee tarkentaa. Nykyisin tilastossa on esitetty ainoastaan se osa palveluliikenteestä, joka saa ELY-keskusten maksamaan valtionapua. Myös pelkästään kuntien kustantama palveluliikenne tulee tilastoida, jotta palveluliikenteen kokonaismäärästä saadaan oikea kuva. Asian selvittäminen edellyttää SEITTI-kyselyn kehittämistä tältä osin. Palveluliikenteen kokonaismäärän kehittyminen on yksi indikaattori kuntien hallintokuntien väliselle yhteistyölle joukkoliikennepalvelujen järjestämisessä ja kuvaa toisaalta esteettömien, kaikille sopivan joukkoliikenteen määrää.

Helsingin seudulla erityishaasteen tilastoinnin kannalta muodostavat matkakortit, jotka käyvät kaikkiin liikennemuotoihin. Tulot matkakorteista kerää HSL, joka myös ostaa alueelle liikenteen. HSL:lle jää tästä alijäämää. Tulisi selvittää, että kuinka alijäämä saadaan kohdistettua liikennemuodoittain. Toinen erityisongelma liittyy Helsingin seudun liikenteen kustannuksiin. Metro on laskennallisesti ylijäämäinen, mutta suoritetilastossa ylijäämä on nollattuna. Ratkaisua on perusteltu sillä, että julkisen liikenteen infraan liittyvä rahoitus ei kuulu suoritetilaston piiriin. Muita vastaavia ongelmia suoritetilastossa ei ole, mutta näiden osalta asia tulisi ottaa uudelleen tarkasteluun ja sopia menettelytavasta, sekä kirjata ratkaisu auki raporttiin.

Tärkeä tiedon laatuun liittyvä kehittämistoimi on terminologian kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenteen julkisen rahoitusjärjestelmän uudistamista pohtinut työryhmä kiinnitti työn aikana huomiota myös siihen, että eri liikennetilastoissa liikenteen luokittelut vaihtelevat ja niissä esitetyt käsitteet ovat osittain sekavat. Liikenteen luokittelut kannattaa uusia vasta liikenteen järjestämistavan muuttumisen yhteydessä 2014.

3.3 Sisällön kehittäminen

Liikenteen luokittelu

Suoritetilastoinnissa julkista liikennettä tarkastellaan ensisijaisesti liikenteen tarkoituksen ja toissijaisesti kulkumuodon perusteella. Liikenteen tarkoitusta kuvataan liikennetyypillä ja kulkumuotoa liikennemuodolla. Julkista liikennettä tarkastellaan lisäksi jaettuna lipputuloperusteiseen ja ostoliikenteeseen. Seuraavassa tarkastellaan tilastossa käytetyn luokittelun kehittämistarpeita.

Nykyisin suoritetilastossa käytössä olevat liikennetyypit ovat kaukoliikenne (lipputuloperusteinen kaukoliikenne ja valtion ostoliikenne) sekä paikallisliikenne (suurten kaupunkien liikenne, muu kaupunkiliikenne ja muu joukkoliikenne). Luokittelu on looginen ja jaottelun tulisi jatkossakin olla liikenteen luonteen mukaista. Jaottelu kaukoliikenteen ja paikalliseen liikenteeseen sopii käytettäväksi jatkossakin liikenteen järjestämistavan muuttumisesta huolimatta. Kaukoliikenteessä myös jaottelu lipputuloperusteinen liikenne/ostoliikenne on toimiva jatkossakin, mutta nimikkeet tulisi tarkistaa niin, että puhutaan markkinaehtoisesti liikenteestä ja sopimusliikenteestä (PSA). Kaukoliikenteessä aikasarjat eivät katkea liikenteen järjestämistavan muuttuessa.

Suurten kaupunkien liikenne kattaa nykyisessä tilastossa pääkaupunkiseudun (Helsinki, Espoo, Vantaa ja jatkossa myös Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo) lisäksi Tampereen ja Turun liikenteen järjestämistavasta riippumatta. Jatkossakin suurten kaupunkien liikenne voi olla oma luokkansa, mutta Oulu olisi syytä lisätä tähän luokkaan, koska valtion rahoitus tulee suurten kaupunkien joukkoliikennetuesta. Tilastossa tulee ottaa huomioon suurten kaupunkien alueellinen laajentuminen uusien joukkoliikenteen seudullisten toimivaltaisten viranomaisten myötä.

Tunnuslukujen jako liikennetyypien muu kaupunkiliikenne ja muu joukkoliikenne on tapahtunut rahoituksen osalta niin, että lupaviranomaiskaupunkien (Asetus luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15.7.1994/666) liikenne on muuta kaupunkiliikennettä ja jäljelle jäävien kuntien ja ELY-keskusten liikenne on muuta joukkoliikennettä. Jatkossa liikenne tulisi rahoituksen osalta ryhmitellä alueellisten joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten liikenteeksi ja ELY-keskusten liikenteeksi. Lisäksi on harkittava tulisiko alueellisten toimivaltaisten viranomaisten järjestämä liikenne jakaa vielä keskisuurten kaupunkiseutujen liikenteeseen ja muuhun liikenteeseen rahoituksen uudistuessa. Aikasarjat katkeavat muun kaupunkiliikenteen ja muun joukkoliikenteen osalta, koska merkittävä osa ELY-keskusten liikennettä on siirtynyt alueellisille joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille.

Linja-autoliitto ilmoittaa tiedot liikennetyypeittäin. Bussimäärän laskentaperiaatteenä on liikennetyypin kokonaissuorite per bussia kohti toteutuva keskimääräinen suorite. Sen jälkeen LAL arvioi bussien paikkamäärän liikennetyypillä käytettävän tyypillisen kaluston avulla. Suoritteiden osalta ollaan riippuvaisia liikennöitsijöiden Tilastokeskuksen laatimaan linja-autojen tilinpäätöstilastoon ilmoittamasta suoritteiden jakaumasta.

Koska suoritteiden osalta on oltu riippuvaisia liikennöitsijöiden Tilastokeskuksen laatimaan linja-autojen tilinpäätöstilastoon ilmoittamasta suoritteiden jakaumasta, on luokittelu tarkistettava yhtenäiseksi Linja-autoliiton luokittelun kanssa vuodesta 2014

alkaen tai tietojen keruu on muutettava niin, että myös suoritetiedot kerätään joukkoliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta ja ainoastaan markkinaehtoista liikennettä koskeva tieto Tilastokeskuksen laatimaan linja-autojen tilinpäätöstilastoon ilmoittamasta suoritteiden jakaumasta.

Rahoituslähteiden ja korvauslajien erittely

Rahoituksen erottelu rahoittajatahoittain on tärkeää ja tämän asian selkeyttämistä voi pitää julkisen liikenteen suoritetilaston sisällön tärkeimpänä kehittämistoimena. Kuntien ja valtion rahoitus tulee erotella ja Kelan osuus rahoituksesta esittää kokonaan omana kohtanaan.

Rahoituksen tilastointi on nykyisin jaettu liikenteen ostoihin, taksa-alennuksiin ja matkakustannusten korvauksiin. Tämä jaottelu on selkeä. Tilastosta tulee jatkossakin selvittää yksiselitteisesti, miten kunnat ja valtio maksavat matkakustannusten korvauksia ja lipputukea ja miten ostavat liikennettä. Vuoden 2014 jälkeen rahoitus on jaoteltava liikenteen ostoihin ja sopimuskorvauksiin.

Toisaalta puhutaan suorasta ja välillisestä rahoituksesta, jossa suoraksi rahoitukseksi katsotaan lipputuki ja liikenteen ostaminen. Toisaalta taas rahoitus jaotellaan kysyntää ja tarjontaa lisäävään rahoitukseen. Erilaisia jaotteluja tarvitaan rahoituksen vaikeavuuden mittaamisessa, mutta taulukoissa selkeintä on erotella ostot, lipputuki ja matkakustannusten korvaukset (tilastovuodesta 2014 alkaen jatkossa ostot, sopimuskorvaukset ja matkakustannusten korvaukset) sekä jaotella ne valtion ja kuntien kesken.

Joukkoliikenteen tuet ja matkakustannusten korvaukset tulisi erotella, eikä niitä saisi mielellään laskea yhteen. Tuki on yrittäjälle ostarahoitusta tai sopimuskorvausta ja matkakustannusten korvaukset ovat lipputuloa. Tämän vuoksi kokonaisrahoitus-sarakkeen käyttöä tulisi harkita tai ainakin matkakustannusten korvaus pitää selittää niin, että se on lipputuloa alalle. Toisaalta on kuitenkin tärkeää tunnistaa, mikä osa julkisen liikenteen liikevaihdosta syntyy julkisella rahoituksella. Terminologiaa tulisi myös teksteissä tarkentaa niin, että puhutaan yhteiskunnan maksaman tuen kohdentumisesta joko matkustajalle vai yritykselle.

Rahoituksen lähteet tulisi tarkistaa aika-ajoin, koska erilaiset tuet saattavat muuttua. Tällä hetkellä esimerkiksi merimiesten matkakustannusten korvaus (kokonaissumma 1,5 milj. euroa) ja Työ- ja elinkeinoministeriön liikkuvuusavustus (kokonaissumma noin 3 milj. euroa) eivät ole tilastoissa mukana. Näyttäisi myös, että opetustoimen ja sosiaalitoimen ostamia joukkoliikennepalveluja ei ole erikseen tilastoitu. Opetus- ja sosiaalitoimet kohdentavat rahoitusta matkakustannusten korvausten ja erilliskuljetusten lisäksi joukkoliikenteen ostamiseen ostamalla tilausajoja ja esimerkiksi palveluliikennettä. Näiden tilastointi sosiaalitoimen osalta selkeytyy, jos tässä selvityksessä esitetyt muutokset SEITTI-kyselyyn toteutetaan. Ostoliikenteen tiedoista puuttuvat myös kuntien ostamat kaikille avoimen taksilinjat (asiointiliikenteet).

Alueelliset tiedot

Jo vuoden 2005 suoritetilaston yhteydessä käynnistettiin keskustelu alueellisen tilastotiedon tuottamisesta. Rahoitustietojen osalta alueellistaminen onnistuisi helposti vuodesta 2003 alkaen, jolloin ELY-keskusten Seitti-aineistosta on saatu kuntakohtaisia tietoja. Suoritetietojen alueellistamiselle olisi kysyntää, mutta kokonaisvaltainen

jakaminen alueittain on haastavaa. Työssä olisi käytettävä jotakin paikkatietojärjestelmää, jonka avulla suoritteet saataisiin kohdennettua esimerkiksi ELY-keskuksiin tai maakuntiin. Myös tietojen käsittelyssä olisi varsin suuri työmäärä ainakin ensimmäisellä kerralla.

Alueellinen tieto erityisesti kaupunkiseuduittain olisi kuitenkin tärkeää. Liikenne- ja poliittisten tavoitteiden mukaan joukkoliikenteen pitäisi olla henkilöauton kanssa kilpailukykyistä ja kilpailuasetelman seuraamiseen tarvitaan työkaluja. Nykyisin ei pystytä riittävästi seuraamaan poliittisen tahdon toteutumista. Olisi selkeä tarve saada yhdenmukaista kaupunkiseutukohtaista tietoa joukkoliikenteen markkinaosuuksista ja matkustajamäärien kehittymisestä. Asia voitaisiin osaltaan ratkaista julkisen liikenteen suoritetilaston yhteydessä niin, että valtakunnallisia lukuja täydennettäisiin esimerkiksi suurimpien kaupunkien tai seudullisten toimivaltaisten viranomaisten tiedoilla siinä muodossa kun tiedot ovat saatavissa. Tietojen ei välttämättä tarvitsisi olla täydellisiä, eikä sisältää ELY-keskuksen liikennettä, vaan keskityttäisiin aluksi esimerkinomaisesti muutamaa kaupunkiseutuun, josta raportoitaisiin tärkeimmät rahoituksen ja liikennepalvelujen tarjonnan ja kysynnän tunnusluvut. Tiedot voisivat toimia samalla esimerkkinä seurannan järjestämisestä myös muilta kaupunkiseuduilta. Olisi tärkeää, että kaupunkiseutukohtaisten tietojen aikasarjat esimerkkiseuduilla saataisiin juoksemaan heti vuoden 2014 jälkeen. Kaupunkiseuduittain tulisi koota myös tarjouskilpailuihin liittyvää tietoa, kuten esimerkiksi yksikkökustannukset ja kalusto.

Kaupunkiseutukohtaisen tietojen lisäksi tulisi seurata ELY-alueittain ainakin sopimusliikenteen ja reittiliikenteen suoritteita, sopimusliikenteen matkustajamääriä sekä rahoitusta.

Suoritteet

Valtionhallinnon eri yksiköiden julkiseen liikenteeseen käyttämästä rahasta tulisi aina selvittää maksettujen rahasummien lisäksi niillä saadut suoritteet.

Kapasiteettitiedot

Tässä selvityksessä tehtyjen haastattelujen ja kyselyjen pohjalta näyttäisi, että kapasiteettitieto on suoritetilastossa tarpeetonta. Sen sijaan kysyntään, tarjontaan ja rahoitukseen liittyviä tietoja pidetään tärkeinä. Esitetyt muutokset suoritetilaston sisältöön teettävät lisätyötä, ja pohdittaessa, voiko mistään työmäärä keventää, tuleekin esille mahdollisuus kapasiteettitiedon pois jättämiseen.

Aikasarjat

Vertailutieto on tärkeää. Aikasarjat ja niiden jatkuvuus tulee turvata myös liikenteen järjestämistavan muuttuessa, jotta pystytään vertaamaan kehityksen suuntaa. Vuoden 2014 jälkeisistä liikenteen järjestämistapojen tilastoinnista on tehtävä vielä erillistä pohdintaa. Yhdessä alan toimijoiden kesken on selvitettävä, kannattaako järjestelmän muuttuminen tilastoida lisätaulukoiden avulla, ja miten tieto niihin tuotetaan. Ainakin kokonaisrahoituksen, kysynnän ja tarjonnan aikasarjat säilyvät, mutta esimerkiksi liikennetyypeittäin jouduttaneen aloittamaan aikasarja alusta.

3.4 Suoritetilaston hyödynnettävyyden kehittäminen

Tilastojen käytön edistämisen tavoitteena on varmistaa tilastojen laaja ja tehokas käyttö yhteiskunnassa. Tämän saavuttamiseksi tilastojen tulee olla helposti saatavilla ja käytettäviä. Tilastojen saatavuutta parannetaan yleisellä ja tuote- tai tilastokohtaisella tiedottamisella ja markkinoinnilla sekä kehittämällä tuotteita ja palveluita helposti löydettäviksi ja saavutettaviksi. Tilastojen käytettävyyttä lisätään tekemällä tilastotuotteista ja -palveluista selkeitä, havainnollisia ja käyttäjien tarpeisiin soveltuvia.

Julkisen liikenteen suoritetilaston käytettävyyttä parannetaan oleellisesti toteuttamalla edellisissä luvuissa esitetyt sisällön kehittämistoimet. Oleelliset keinot hyödynnettävyyden parantamisessa ja käytön lisäämisessä ovat julkaisutavan ja -tiheyden kehittäminen, tiiviit tietoisuuskampanjat sekä avaintuloksia havainnollistavat valmiit esittelykalvot.

Tulevaisuudessa tavoitteena on muuttaa aineisto sähköiseksi. Aineiston julkaisun yhteydessä laaditaan tiedote ja analysoidaan tärkeimpiä tuloksia. Taulukkoaineiston lisäksi tuotetaan valmis PowerPoint-aineisto keskeisistä tuloksista ja aikasarjoista.

Itse julkaisun rakennetta tulee uudistaa ja visuaalista ilmettä keventää ja muuttaa Liikenneviraston tilastojen mukaiseksi. Julkisen liikenteen suoritetilaston keskeisin sisältö ovat nykyisin julkaisun liitteenä olevat yhteenvedotaulukot. Ne olisi loogista tuoda heti raportin alkuun. Taulukoita tulisi keventää ainakin poistamalla %-sarakeet. Samoissa taulukoissa ei ole tarpeen esittää sekä julkisen tuen osuutta liikevaihdosta että subventioastetta. Riittää, että esitetään ensiksi mainittu.

Tiedolla johtamisen näkökulmasta olennaiset tiedot ja trendit tulee nostaa esille. Tietojen analysointi on tärkeää. Tietoja pitää myös analysoida, eikä vain koota yhteen. Mahdollinen tietojen analyysi ja tulkinta tulisi tehdä liikenteen asiantuntijoiden toimesta. Suuret linjat tulee saada selkeästi esille. Tämän vuoksi tarvitaan tiivis tietoisuus ja analyysi sekä esittelykalvoja. Sen sijaan tutkijoiden käyttöön tulee tarjota sähköinen aineisto, josta saa myös yksityiskohtat esille. Datataulukot tulisivat saada kaikille avoimiin tietokantoihin, jotka mahdollistaisivat yksityiskohtien hyödyntämisen, tulevaisuudessa jopa alueellisesti. Tietokantatyypinen julkaisuratkaisu mahdollistaisi tietojen julkaisemisen myös vaiheittain. Ensisijaisena julkaisutapana tulisi kuitenkin olla rahoitustietojen keräämisen nopeuttaminen ja kaikkien tietojen yhtäaikainen julkaisu.

Julkisen liikenteen suoritetilasto tulisi julkaista vuosittain samanmuotoisena. Julkisen liikenne muodostaa osan liikennejärjestelmästä ja tilastojen julkaisu tulisi tapahtua osana muuta liikennejärjestelmän tilastointia.

Jotta julkisen liikenteen suoritetilasto palvelisi mahdollisimman hyvin käyttäjäkuntaansa, tulee käyttäjien näkemyksiä ja tarpeita kuulla aika ajoin. Osaltaan julkisen liikenteen suoritetilaston ohjausryhmä toimii myös käyttäjäkuulemisen kanavana. Ohjausryhmän toimintaa tulee jatkaa, ja ohjausryhmää täydentää Kuntaliiton edustuksella. Tämän lisäksi käyttäjäpalautetta tulee hankkia ainakin tilastojen uudistamisiin liittyen myös laajemmalla käyttäjäkunnalla. Käyttäjäkuuleminen on kevyimmän

toteutettavissa tiiviillä haastattelukierroksella tai kyselytutkimuksella, koska ydinkäyttäjryhmä on varsin pieni.

3.5 Muita kehittämisehdotuksia

Tässä selvityksessä tehtyjen haastattelujen ja kyselytutkimusten perusteella syntyy mielikuva, että Julkisen liikenteen suoritetilastoa pidetään luotettavana, pienen ammattiin käyttämänä perustietolähteenä, josta tiedot löytyvät kattavasti. Suoritetilastoa pidetään kuitenkin vaikeakäyttöisenä ja useat vastaajat totesivat, että tilaston käyttö vaatii harjoittelua. Sellaisenaan tilasto ei sovi käytettäväksi tavoitteittensa mukaisesti poliittisen päätöksenteon apuvälineeksi, vaikka kattavan tietosisältönsä ansiosta se tietopohjaltaan hyvin sellaiseksi sopiikin. Suoritetilaston tietoja pidetään vanhoina hitaan ilmestymisen takia, mutta käyttäjät eivät pitäneet tätä kuitenkaan merkittävänä ongelmana, koska useilla muilla tietolähteillä on vastaavanlaisia viipymiä tilastovuoden ja julkaisuajankohdan välillä.

Haasteena pidetään sitä, että tietoa joutuu etsimään useista eri tietolähteistä. Julkisen liikenteen suoritetilastoon voisikin lisätä viittauksen siitä, että alalla toimivien yritysten tietoja löytyy esimerkiksi Tilastokeskuksen yritysrekisteristä ja tilinpäätöstilastosta. Liikenteeseen liittyviä tietoja löytyy lisää Liikennetilastollisesta vuosikirjasta ja Liikenneviraston tilastoista kuten esimerkiksi Rautatietilasto.

Julkisen liikenteen suoritetilastoon liittyy paljon arvokasta tietoa, erityisesti aikasarjatiedot. Tulisikin huolehtia, että aiemmin ilmestyneet suoritetilastot olisivat saatavissa internetissa yhdessä paikassa joko liikenne- ja viestintäministeriön tai Liikenneviraston sivuilla.

Julkisen liikenteen suoritetilastolla tulee olemaan merkittävä rooli joukkoliikenteen palvelutason mittaamisessa. Voidaankin ajatella, että palvelutason seuraamisessa julkisen liikenteen suoritetilaston faktatiedot ovat toinen puoli. Toisen puolen muodostavat kansalaistyytyväisyystutkimus ja mielipiteet. Tilastointia tuleekin kehittää niin, että sen pohjalta voidaan osaltaan mitata palvelutasoa, asetettujen tavoitteiden toteutumista ja julkisen rahoituksen vaikuttavuutta. Alueellisten, vaikkakin esimerkiksi kinomaisten tilastotietojen esittäminen on askeleiden ottamista kohti alueellisen palvelutason tunnuslukujen määrittelyä ja vertailua.

3.6 Yhteenveto ja toimenpiteiden toteuttamisjärjestys

Seuraavassa on aikataulutettu yhteenveto aiemmissa luvuissa esitetyistä kehittämistoimista. Toimenpiteet on jaoteltu kiireellisyyden mukaan seuraavasti

Julkaisu- vuosi	Tilasto- vuosi	
2013	2011	Toimenpiteen toteuttaminen aloitetaan heti (syksyllä 2012)
2015	2013	Toimenpiteen toteuttaminen aloitetaan vuonna 2014
2017	2015	Toimenpiteen toteuttaminen aloitetaan vuonna 2016.
N		Toimenpiteet toteuttamista harkitaan vielä

Toimenpiteen vastuutaho Liikennevirasto
Toimenpiteen vastuutaho liikenne- ja viestintäministeriö
Toimenpiteen vastuutaho Tilastokeskus
Toimenpiteen vastuutaho Julkisen liikenteen suoritetilaston ohjausryhmä

Taulukko 3. Yhteenveto kehittämistoimista ja niiden aikataulusta sekä vastuutahoista tilaston julkaisuvuoden mukaan ryhmiteltynä

	Toimenpide	Julkaisuvuosi			
		2013	2015	2017	N
	Tiedonkeruun kehittäminen				
1	Seitti-tiedonkeruun uudistaminen: uusi kyselylomake ja selkeämpi ohjeistus kunnille	(x)	x		
2	ELYjen selkeämpi ohjeistus: milloin, mitä ja miten kerätään	x			
3	Laaditaan suunnitelma saatujen Seitti-tietojen hyödyntämisestä, tiedotetaan suunnitelmasta kuntia tiedonkeruun yhteydessä	x			
4	Aikaistetaan Seitti-tietojen kerääminen (maalis-toukokuu)	x			
5	Seitti-tietojen keruu erilliseksi sähköiseksi järjestelmäksi. Kunnille mahdollisuus katsoa järjestelmästä myös aikaisemmat vastauksensa ja muiden kuntien vertailutietoja	(x)	x		
6	Asetetaan kuntien kuljetuskustannustietojen toimitamiselle lakivelvoite				x
7	Tarkistetaan Tilastokeskuksen sisällä, onko päällekkäistä tiedonkeruuta, esim. Finavia	x			
8	Käynnistetään yhteistyö, jonka tavoitteena on parantaa lentoliikenteen tietojen saatavuutta	x			
9	Liikenneviraston hallinnoimien tietojen kokonaisprosessin kuvaus ja kehittäminen	x			

	Tiedon laadun kehittäminen	2013	2015	2017	N
10	Uusitaan Linja-autoliikenteen keskimatkan pituus-tutkimus (1993)	(x)	x		
11	Uusitaan Taksiliikenteen suoritettutkimus (1996)	(x)	x		
12	Tilausliikenteen ja kaikille avoimen joukkoliikenteen erottelun täsmentäminen, mm. kuntien asiointilinjat	x			
13	Tarkistetaan valtion rahoituksen puolella arvionv- raiset jakoperusteet (KELA), kirjataan raporttiin	x			
14	HSL:n erityiskysymysten selvittäminen: Sovitaan Metron ylijäämän käsittelystä tilastossa HSL matkakorteista aiheutuva alijäämä	x			
15	Laaditaan lista tilaston sisällön mahdollisista muis- ta heikkouksista, miten korjataan	x			
16	Selvitetään, onko rahoituspuolella katveita: puut- tuuko kokonaisrahoituksesta tietoja	x			
17	Täydennetään palveluliikenteen tilastointia kuntien (eri hallintokuntien) palveluliikennettä koskevilla tiedoilla		x		
18	Tarkistetaan raportin terminologia ja päivitetään luokitukset	x		x	
19	Kutsutaan kuntaliitto mukaan ohjausryhmään, yh- teydenpito Taksiliittoon	x			
	Sisällön kehittäminen	2013	2015	2017	N
20	Julkaisussa korvausten lähteet erotellaan rahoittaja- tahoittain (Erikseen Kela, kunnat, ministeriöt)	x			
21	Erotellaan kuntien rahoituksessa ja valtionavussa liikenteen ostot, matkakustannusten korvaukset ja lipputuki (siltä osin kun ei vielä ole näin tehty), 2014 jälkeen sopimuskorvaukset ja matkakustan- nusten korvaukset	x	x	x	
22	Koulutoimen matkalippujen korvaukset esitetään erikseen		x		
23	Turhaa tietoa taulukoista karsitaan (%-osuudet, subventio-aste)	x			
24	Karsitaan kapasiteettitiedot pois	x			
25	Täydennetään tilastoa julkaisun yhteydessä asian- tuntija-analyysillä (avaintunnusluja, tulkintaa, Li- kenneviraston analyysia)	(x)	x		
26	Suunnitellaan tapa suoritetilaston käyttäjäpalaut- teen keräämiseksi (tilaston käyttäjät, tietojen toi- mittajat)	x			
27	Lisätään toimivaltakaupunkien/kaupunkiseutujen tietoja (esimerkkejä)		x		
28	Lisätään ELY-keskusten tiedot (sopimukset, suorit- teet, ostoliikenteen matkustajamäärät)		x		
29	Lisätään vertailutietoa kaupunkiseutujen tarjouskil- pailuista (yksikkökustannukset, kalusto)			x	

	Julkaisutavan kehittäminen	2013	2015	2017	N
30	Julkaisu vuosittain samanmuotoisena			x	
31	Visuaalisen ilmeen kehittäminen (Livin julkaisu)	x	x	x	
32	Dataaulukot tietokantoihin, julkaisu esitetyyppi-seksi lisäksi PowerPoint-esitys			x	
33	Tiedotteet, nostoja keskeisistä asioista	x	x	x	
34	Tietojen jakelu lisäksi Liikennejärjestelmän tilan-seurannan ikkunan kautta		x		
35	Kehitetään indikaattoreita palvelutason mittaamista ja liikennejärjestelmän tilan seuranta varten		x		

3.7 Indikaattoreiden pohjaksi tarvittavia tietoja

Julkisen liikenteen suoritetilastolla on tärkeä rooli mitattaessa valtion ja kuntien joukkoliikennerahoituksen vaikuttavuutta. Tämä tehtävä korostuu erityisesti liikenteen järjestämistavan muuttuessa. Tämän vuoksi julkisen liikenteen suoritetilaston välttämättömiä tietoja, eli tietoja, jotka tulisi jatkossa suoritetilastosta saada

- paljonko kunnat käyttävät rahaa julkiseen liikenteeseen (hallintokunnittain eroteltuna)
 - sopimuskorvaukset ja liikenteen ostot, matkakustannusten korvaukset erikseen
- paljonko valtio käyttää rahaa julkiseen liikenteeseen
 - rahoituslähteittäin eroteltuna: Kela ja eri ministeriöt erikseen
 - sopimuskorvaukset ja liikenteen ostot, matkakustannusten korvaukset erikseen
- paljonko rahoituksesta kohdistuu mihinkin kulkumuotoon (lento, rautatie, linja-auto, taksi)
- maksettujen rahasummien lisäksi julkisella rahoituksella saadut suoritteet
 - suoritteet sekä PSA:n mukaisesta että markkinaehtoisesta liikenteestä kokonaisvolyymin selvittämiseksi
- matkustajamäärä kaikesta siitä liikenteestä johon ohjautuu julkista rahoitusta
- alueellisia vertailutietoja (rahoitus, liikenteen järjestämistapa, suoritteet, matkustajamäärä) eri kaupunkiseuduilta

Esimerkiksi opetustoimen matkakorvauksista tulisi erikseen erotella matkaliput, koska ne kohdentuvat suoraan avoimeen joukkoliikenteeseen. Opetustoimen ostamien matkalippujen kokonaismäärä suhteessa kuljetusoppilaiden lukumäärään on tulevaisuudessa yksi keskeinen joukkoliikenteen palvelutason mittari, koska se kuvaa joukkoliikenteen kykyä palvella koululaisten matkoja. Toinen tärkeä mittari on palveluliikenteen kokonaismäärä/osuus julkisen liikenteen tarjonnasta, joten palveluliikenteeseen liittyvää tilastointia on kehitettävä.

4 Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet

4.1 Johtopäätökset esitettyjen uudistusten vaikutuksista

Relevanssi

Lähtökohtana on, että tilastojen on täytettävä käyttäjien tarpeet. Työn yhteydessä on haastateltu ja kyselty kirjallisesti kahdessa eri kyselyssä julkisen liikenteen suoritetilaston käyttäjien näkökulmia tilaston kehittämiseen. Haastatteluissa ja kyselyissä esiin tulleet kehittämistarpeet on pääosin kirjattu toimenpiteiksi tähän selvitykseen. Selvityksessä esitetään lisäksi tilaston käyttäjien ja tiedon toimittajien kuulemisen sisällyttämistä osaksi julkisen liikenteen suoritetilaston laatimisprosessia. Julkisen liikenteen suoritetilaston relevanssi paranee oleellisesti ja vaiheittain selvityksen toimenpiteiden myötä.

Tarkkuus ja luotettavuus

Tilaston on kuvattava todellisuutta tarkasti ja luotettavasti. Tietojen tarkkuus ja luotettavuus paranee hieman, vaikka selvityksessä ei ole esitetty uusia tietolähteitä. Tietojen luotettavuutta pyritään parantamaan tiedonkeruuta (erityisesti SEITTI) kehittämällä, jolloin imputoinnin tarve vähenee. Tietojen tarkkuutta parantaa myös vanhojen linja-autoliikenteen ja taksiliikenteen keskimatkan pituuteen ja matkustajamäärään liittyvien tutkimusten uusiminen. Osaltaan tietojen luotettavuuden turvaa julkisen liikenteen suoritetilaston ohjausryhmän asiantuntija-arviot. Edelleen kuitenkin luotettavinta tietoa ovat taulukoiden nurkkasummat ja kokonaisuutta kuvaavat luvut. Liikennetyypeittäin jaotelluissa tiedoissa on epätarkkuuksia, ja niitä voidaan tulkita suuntaa antavina.

Ajantasaisuus ja oikea-aikaisuus

Tavoitteena on, että tilasto tulee julkaista ja jaellaan ajantasaisena ja oikea-aikaisena. Ilmestymistiheyden muuttuminen vuosittaiseksi vuodesta 2015 alkaen parantaa tilaston ajantasaisuutta. Myös esitetty tiedon keruun aikataulun nopeuttaminen mahdollisesti osaltaan hieman lähentää tilaston julkaisuajankohtaa tilastovuoteen. Tilastolle ei esitetä sidottua julkaisupäivää, vaan tilasto julkaistaan silloin kun se katsotaan riittävän valmiiksi ja luotettavaksi.

Yhtenäisyys ja vertailukelpoisuus:

Tilastojen tulee olla sisäisesti ja ajallisesti yhtenäiset sekä alueiden kesken vertailukelpoisia. Eri vuosien tilastoja tulee pystyä vertaamaan keskenään ja toisaalta julkisen liikenteen suoritetilastoinnin tulee olla yhteensopivaa muun liikennejärjestelmään liittyvän tilastoinnin kanssa.

Ajallinen vertailtavuus ja aikasarjat ovat haasteena, kun joukkoliikenteen järjestämistapa muuttuu. Tähän ongelmaan ei tässä selvityksessä kaikilta osin löydetty yksiselitteistä ratkaisua, vaan asian tarkempaa pohtimista tulee jatkaa. Lähtökohtana on, että kokonaisuutta tarkasteltaessa aikasarjat pääosin säilyvät, mutta esimerkiksi liikenne-

tyyppijaot muuttuvat. Muutoin esitetyt uudistukset ovat melko maltillisia, eivätkä vaaranna ajallista vertailua ainakaan kokonaissummien osalta.

Selvityksen yhteydessä pohdittiin yleisesti soveltuvuutta julkisen liikenteen suoritetietojen julkaisemisesta Liikennejärjestelmän tilaikkunan kautta. Muutoin yhteen sovittelemuun liikennejärjestelmän tilastoinnin kanssa liittyi siihen, kuinka eri tiedonkeruista ja lähteistä kerättyjä tilastotietoja voidaan verrata ja sovitella yhteen.

Alueellisten tietojen puuttuminen on ollut julkisen liikenteen suoritetilastoinnin heikkous. Alueelliseen vertailuun esitetään edettävän esimerkkien kautta. Ensimmäinen on tarkoitus kerätä samanmuotoista tietoa ELY-alueilta sekä muutamalta kaupunkiseudulta esimerkinomaisesti. Alueellisen tiedon määrää voidaan lisätä sen jälkeen kun alueelliset toimivaltaiset viranomaiset ovat kehittäneet omaa vuosittaista raportointiaan.

Saatavuus ja selkeys

Tilasto tulee esittää selkeässä ja ymmärrettävässä muodossa, levitettävä sopivalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla ja niiden sekä niitä tukevan metatiedon ja ohjeiden tulisi olla tasapuolisesti saatavilla.

Paperisen julkaisun esitysmuotoa on ehdotettu kehitettävän ja yksinkertaistettavan niin, että se helpottaa tilastojen oikeaa tulkintaa ja merkityksellisten vertailujen tekemistä. Toisaalta tietokantojen muuttaminen avoimiksi sähköisiksi tilastoiksi aiheuttaa nykyistä suuremman riskin väärinymmärryksille. Tätä pyritään ehkäisemään valmiilla esittelyaineistoilla ja tiiviillä, avaintulokset ja analyysin sisältävillä tiedotteilla.

Alueellistaminen lisää kaupunkiseutujen kiinnostusta tilastoa kohtaan ja todennäköisesti parantaa myös kaupunkien vastausaktiivisuutta.

Kustannukset

Pääosin esitetyt uudistukset ovat sellaisia, että ne voidaan toteuttaa yhteistyössä ilman erillistä rahoitusta. SEITTI-tiedonkeruun kehittämisestä sekä vanhojen perustutkimusten uusimisesta syntyy kuitenkin kustannuksia. Kuntien kuljetuskustannustietokantaa on toisessa yhteydessä (Joukkoliikenteen tietojärjestelmät -selvitys) ehdotettu eriytettäväksi VALLUsta. Tietokannan rakentamisen kustannuksiksi voidaan alustavasti arvioida noin 25 000–50 000 euroa (määrittelyt) ja noin 50 000–150 000 euroa (toteutus). Taksiliikenteen ja Linja-autoliikenteen keskimatkan pituustutkimuksen kustannuksiksi voi konsulttityönä arvioida noin 30 000–35 000 euroa/selvitys.

4.2 Jatkotoimenpiteet

Tämän selvityksen luvussa 3.6 on ehdotus kehittämistoimista ja niiden aikataulusta. Julkisen liikenteen suoritetilasto julkaistaan nykyisessä muodossa seuraavan kerran vuonna 2013. Tilaston laatimista jatketaan entiseen tapaan. Osa esitetyistä pienistä kehittämistoimista on kuitenkin sellaisia, että ne kannattaa ottaa mukaan heti seuraavaan julkaisuversioon. Kiireellisimpänä toteutettavia kehittämistoimia ovat:

- Seitti-tiedonkeruun uudistaminen
- tarkistetaan Tilastokeskuksen sisällä, onko lentoliikenteessä päällekkäistä tiedonkeruuta, käynnistetään ohjausryhmässä yhteistyö, jonka tavoitteena on parantaa lentoliikenteen tietojen saatavuutta
- kutsutaan Kuntaliitto mukaan ohjausryhmään, yhteydenpito Taksiliittoon
- uusitaan Taksiliikenteen suoritetutkimus (1996)
- tarkistetaan valtion rahoituksen puolella arvionvaraiset jakoperusteet (KELA), kirjataan raporttiin
- HSL:n erityiskysymysten selvittäminen: Sovitaan Metron ylijäämän ja HSL matkakorteista aiheutuvan alijäämän käsittelystä tilastossa
- julkaisussa korvausten lähteet erotellaan rahoittajatahoittain (Erikseen Kela, kunnat, ministeriöt)
- koulutoimen matkalippujen korvaukset esitetään erikseen
- turhaa tietoa taulukoista karsitaan (%-osuudet, subventioaste)
- karsitaan kapasiteettitiedot pois

Myös seuraava, vuoden 2015 alussa ilmestyvä vuoden 2013 tiedot sisältävä tilasto voisi toimia ”harjoittelutilastona” uusille käyttäjille. Tämän jälkeen tilastovuodesta 2015 alkaen julkisen liikenteen suoritetilasto ilmestyisi vuosittain sähköisinä taulukoina, esittelykalvosarjana sekä tiiviinä analysoituna yhteenvetona.

Jatkossa tarvitaan erillinen pohdinta liikenteen järjestämistavan muuttumisen vaikutuksista tiedon keräämiseen sekä laadittaviin tilastoihin ja niiden luokitteluihin. Tämän selvitykseen kirjatut ajatukset voivat toimia tarkemman pohdinnan lähtökohtana.

Käyttäjätutkimuksen esitetään sisällytettävän suoritetilaston laatimisprosessiin. Eri-tyisen tärkeää on käyttäjien kuuleminen, kun tilastoa ja sen julkaisutapaa muutetaan. Käyttäjäkuulemisen tarkempi ohjelmointi tulisi miettiä ennen seuraavan suoritetilaston ilmestymistä, jolloin menettelyä tulisi testata.

Lähteet

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Joukkoliikenteen julkisen rahoitusjärjestelmän uudistaminen. Työryhmän mietintö 49/2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011). Julkisen liikenteen suoritetilastot 2009. Julkaisuja 13/2011.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2012). Selvitys linja-autoliikenteen järjestämisestä. Julkaisuja 12/2012.

Metsäranta, H ja Tervonen, J (2012). Liikennejärjestelmän tuet. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 6/2012.

Tilastokeskus (2007). Käsikirjoja 43. Laatusuhteita tilastoissa 2. uudistettu painos.

